



Vinzenz Arnold, Landrat, Schattdorf

Schattdorf, 4. April 2012

## INTERPELLATION ZUR VARIANTENDISKUSSION FÜR DIE GOTTHARD-STRASSENTUNNELSANIERUNG

---

### **Ausgangslage und Begründung**

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die vom Bundesrat Ende 2010 vorgestellten Verlademöglichkeiten für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels weiter vertieft. U.a. hielt das ASTRA in seiner Pressemitteilung vom 1. Februar 2012 fest, dass „Ein Kurzverlad zwischen Rynächt UR und Biasca TI ist technisch machbar, leistungsfähig und kann für den Lastwagenverkehr attraktiv ausgestaltet werden, aber er ist kostspielig.“

Gemäss mehreren Medienberichten führten danach Vertreter der Kantone Tessin, Uri, Graubünden und Wallis Gespräche mit Verkehrsministerin Doris Leuthard. Weiters war den Medien zu entnehmen, dass die Urner Vertreter – im Gegensatz zu den übrigen Vertretungen – gegen eine zweite Röhre eingesetzt hätten, sich gleichzeitig aber auch von einer Kurz-RoLa) Rynächt – Biasca distanzieren.

Die vorerwähnten weiteren vertiefenden Abklärungen des ASTRA haben auch ergeben, dass die Kosten für die Kurz-RoLa wesentlich höher ausfallen wie bisher angenommen, das Nachfahrverbot für Lastwagen gelockert werden müsste, die Landerwerbsfragen noch zu klären sind und dass es ein zeitaufwendiges Plangenehmigungsverfahren benötigt.

### **Antrag**

Gestützt auf Artikel 84 der Geschäftsordnung für den Landrat des Kantons Uri ersuche ich in diesem Zusammenhang den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

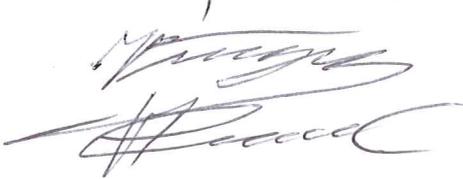
1. Mit welchen Mitteln und Massnahmen hat sich der Regierungsrat während den letzten Wochen für eine „Uri-verträgliche“ Variante für die Gotthard-Strassentunnelsanierung eingesetzt?
  - 1.1. Wurden dabei auch die Urner BundesparlamentarierInnen mit eingebunden? Und wenn ja: Wie und was konnten Sie bewirken?
2. Nach neusten Angaben sollen 55'000 m<sup>2</sup> wertvolles Kulturland für den Kurzverlad im Rynächt geopfert werden müssen. Welche planungs- und baurechtlichen Genehmigungen müssten dazu eingeholt werden? Wie würde der Zeitplan bestenfalls resp. schlechtestenfalls Aussehen?

- 2.1. Welche Anlagen beinhalten diese 55'000 m2 genau? Sind die Zu- und Wegfahrtsstrecken oder die Be- und Entladegeleise mit deren Rampen auch in diesen 55'000 m2 enthalten?
3. Damit der Betrieb der Verladeanlagen optimal gewährleistet werden könnte, müsste das Nachfahrverbot für Lastwagen gelockert werden. Mit was für Immissionen hätte da die Urner Bevölkerung zu rechnen? Wären diese Immissionen für den Regierungsrat akzeptabel?
4. Zurzeit deklariert einzig die Alpeninitiative, dass sie die Lastwagen für immer auf die (Kurz-)RoLa verlagern will. Weitere Interessenskreise hoffen dies aber im Geheimen. Zunächst hätte dies zur Folge, dass der Kanton Uri für mehrere Jahrzehnte zum Lastwagenbahnhof von ganz Europa würde. Dies kann wohl kaum im Sinn und Geist der Urner Bevölkerung sein. Wie beurteilt der Regierungsrat diese Bedenken und wie setzt er sich dagegen ein?

Ich danke dem Regierungsrat auch im Namen des Zweitunterzeichners für die Beantwortung der Fragen.

Erstunterzeichner

Vinzenz Arnold, Landrat, Schattdorf



Zweitunterzeichner

Gusti Planzer, Landrat, Bürglen

